

ลักษณะโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่ง ปี พ.ศ. 2495

การตัดถนนพระรามที่ 4 และถนนเจริญกรุงเพื่อรองรับการขนถ่ายสินค้าระหว่างท่าเรือย่านบางคอแหลมและท่าเรือย่านพระ โขนงกับพื้นที่ศูนย์กลางเมืองใน ปี พ.ศ. 2400 เป็นจุดเริ่มต้นสำคัญของการพัฒนาเขตบางรักในเวลาเดียวกันนั้นพื้นที่เขตยังเป็นที่ตั้งของชุมชนชาวตะวันตกส่งผลให้รูปแบบลักษณะทางพื้นที่ย่านเป็นการผสมผสานระหว่างพื้นที่ย่านการค้าและย่านที่อยู่อาศัย ในช่วงเวลา 40 ปีต่อมาการเพิ่มขึ้นของระบบโครงข่ายถนน ได้แก่ ถนนสีลม ถนนสาทร ถนนสุรวงศ์และถนนสี่พระยาส่งผลต่อการขยายตัวของพื้นที่อาคารและสิ่งปลูกสร้างประเภทพาณิชยกรรมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากย่านที่พักอาศัยเป็นพื้นที่ย่านธุรกิจการเงินขึ้น ในบริเวณย่านศาลาแดงโดยมีรูปแบบโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่งในบริเวณพื้นที่ศึกษาดังต่อไปนี้

1. ลักษณะโครงข่ายถนน

จากข้อมูลการพัฒนากระบวน โครงข่ายถนนและข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร ปี พ.ศ. 2495 ซึ่งสามารถจำแนกลักษณะโครงข่ายถนนได้เป็น 3 ลักษณะหลัก คือ (ภาพที่ 4.1)

1.1 ถนนสายหลัก ทำหน้าที่เป็นแกนหลักสำหรับการสัญจรในพื้นที่และเชื่อมต่อการจราจรของย่านเข้ากับพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมือง ได้แก่

1.1.1 ถนนพระรามที่ 4 (ถนนตรง) สร้างขึ้นใน ปี พ.ศ. 2400 เป็นถนนที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่กรุงเทพชั้นในกับพื้นที่ปากคลองพระ โขนง พื้นที่ถนนเริ่มต้นตั้งแต่สถานีรถไฟหัวลำโพง ถึง แยกสาทรเหนือ

1.1.2 ถนนเจริญกรุง (New Road) สร้างขึ้นใน ปี พ.ศ. 2400 เป็นที่ตั้งของย่านการค้าเขตชุมชนชาวตะวันตก เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพชั้นในกับท่าเรือบางคอแหลม พื้นที่ถนนเริ่มตั้งแต่ถนนมหาพฤฒารามถึงถนนสาทรใต้

1.1.3 ถนนสาทร สร้างขึ้นใน ปี พ.ศ. 2430 โดยหลวงสาธตราชายุक्त เพื่อใช้เป็นย่านที่พักอาศัยเชื่อมต่อพื้นที่ทางทิศใต้ของย่านระหว่างถนนเจริญกรุงกับถนนพระรามที่ 4 พื้นที่ถนนจากแม่น้ำเจ้าพระยาไปจรดคลองวัวลำพอง

1.2 ถนนสายรอง ทำหน้าที่รองรับการจราจรจากถนนสายหลักและเชื่อมโยงการสัญจรในพื้นที่ย่านเข้าด้วยกัน ได้แก่

1.2.1 ถนนสีลม สร้างขึ้นใน ปี พ.ศ. 2404 เป็นถนนสายรองสายแรกของพื้นที่เขตบางรัก เพื่อเชื่อมโยงการสัญจรระหว่างถนนพระรามที่ 4 กับถนนเจริญกรุงรองรับการขยายตัวของย่านการค้า และย่านที่อยู่อาศัยส่งผลกระทบต่อพื้นที่เดิมที่เคยเป็นพื้นที่สวนและพื้นที่นา เปลี่ยนแปลงกิจกรรมเป็นย่านที่อยู่อาศัย สถาบันศาสนา สถานกงสุล สุสาน โดยส่วนใหญ่เป็นของชาวตะวันตก

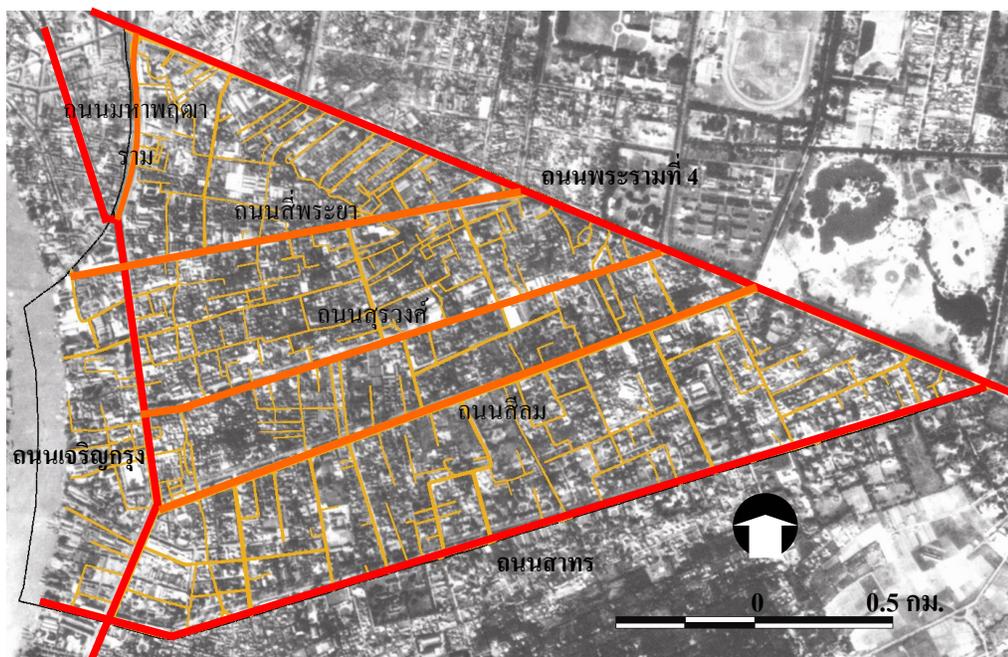
1.2.2 ถนนสุรวงศ์ สร้างขึ้นใน ปี พ.ศ. 2441 ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนเจริญกรุงไปถึงถนนพระรามที่ 4 โดยเจ้าพระยาสุรวงศ์ วัฒนศักดิ์ (โต บุญนาค) เพื่อแบ่งแปลงที่ดินสร้างเรือนแถวสองชั้นให้ชาวตะวันตกเช่าเป็นสำนักงาน ร้านค้าและสถาบันการเงิน

1.2.3 ถนนสี่พระยา สร้างขึ้นใน ปี พ.ศ. 2447 ทำหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่ถนนเจริญกรุงบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยากับถนนพระรามที่ 4 บริเวณวัดหัวลำโพง โดยการร่วมลงทุนของขุนนางชั้นพระยา 4 คน คือ เจ้าพระยาอภัยราชามหาดิศกรมธรร พระยาพิพัฒน์โกษา พระยาสุนทรนิมล และพระยานรนาถภักดี (สราวุธ ฉัตรเดชะ, 2543)

1.2.4 ถนนมหาพฤฒาราม สร้างขึ้นขนานไปกับคลองผดุงกรุงเกษมทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ศึกษากับเขตสัมพันธวงศ์ รองรับการจราจรจากถนนเจริญกรุงกับถนนพระรามที่ 4 ทางทิศเหนือของย่าน

1.3 ถนนซอย เขตบางรักในช่วงเวลา ปี พ.ศ. 2495 ถือได้ว่าเป็นย่านการค้าชาวตะวันตกและย่านที่อยู่อาศัยชั้นดีได้ชื่อว่าย่าน 4 ส. ประกอบด้วยบริเวณถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยาและถนนสาทร ทำให้เกิดการสร้างถนนซอยเพื่อเชื่อมต่อระหว่างถนนสายรองกับถนนสายรองเพื่อเป็นทางเข้าออกของบ้านพักอาศัยภายในพื้นที่

จากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ใน ปี พ.ศ. 2495 พบว่าในพื้นที่เขตบางรักมีการแบ่งระบบโครงข่ายถนนออกเป็น ถนนสายหลักมีพื้นที่เท่ากับ 0.140 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ถนนสายรองเท่ากับ 0.125 ตารางกิโลเมตรและพื้นที่ถนนซอยเท่ากับ 0.225 ตารางกิโลเมตร รวมมีพื้นที่โครงข่ายถนนทั้งหมด 0.50 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 12.44 ของพื้นที่ทั้งหมด (ภาพที่ 4.1)



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)*	คิดเป็นร้อยละ (ของพื้นที่ทั้งหมด)
	ถนนสายหลัก	0.14	3.48
	ถนนสายรอง	0.12	2.99
	ถนนซอย	0.24	5.97
	รวม	0.50	12.44

*พื้นที่ที่เขตนางรักจากค่าคำนวณ โดยใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีพื้นที่ทั้งหมด 4.02 ตารางกิโลเมตร

ภาพที่ 4.1 แผนที่โครงข่ายถนนเขตนางรัก ปี พ.ศ. 2495

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตนางรักจากการแปลข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2495)

2. ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เขตนางรักใน ปี พ.ศ. 2495 พบว่าพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารมีลักษณะที่ก่อสร้างตามแนวถนนและบริเวณแยกจุดบรรจบของถนนสายหลักและสายรอง ได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนสาทร ถนนพระรามที่ 4 ถนนสีลม ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยา (ภาพที่ 4.2) จากการพัฒนาพื้นที่ของภาคเอกชนโดยขาดการวางแผนและการควบคุมดูแลของภาครัฐ ทำให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างประเภทอาคารเรือนแถวเพื่อการค้าและพาณิชยกรรมหนาแน่น

ทางทิศเหนือและทิศตะวันตกบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งได้รับอิทธิพลจากการขยายตัวของพื้นที่เมืองจากย่านการค้าถนนเยาวราช และจากการสร้างถนนซอยเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างถนนสายรองเข้าสู่ภายในของพื้นที่เกิดการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างแบบไร้ทิศทางตามแนวถนนซอยที่มีความคดเคี้ยวบางส่วนเป็นซอยตันก่อให้เกิดปัญหาการเข้าออกและการขยายตัวอาคารและสิ่งปลูกสร้างโดยในปี พ.ศ. 2495 ในพื้นที่เขตบางรักมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบ่งเป็นพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร 1.04 ตารางกิโลเมตร พื้นที่โล่ง 2.32 ตารางกิโลเมตร พื้นที่โครงข่ายถนน 0.50 ตารางกิโลเมตรและพื้นที่แหล่งน้ำ 0.16 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 25.87, 57.71, 12.44, 3.98 ของพื้นที่ทั้งหมดตามลำดับ



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)	คิดเป็นร้อยละ
■	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร	1.04	25.87
□	พื้นที่โล่ง	2.32	57.71
~	โครงข่ายถนน	0.50	12.44
☪	แหล่งน้ำ	0.16	3.98
รวม		4.02	100

ภาพที่ 4.2 แผนที่พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2495

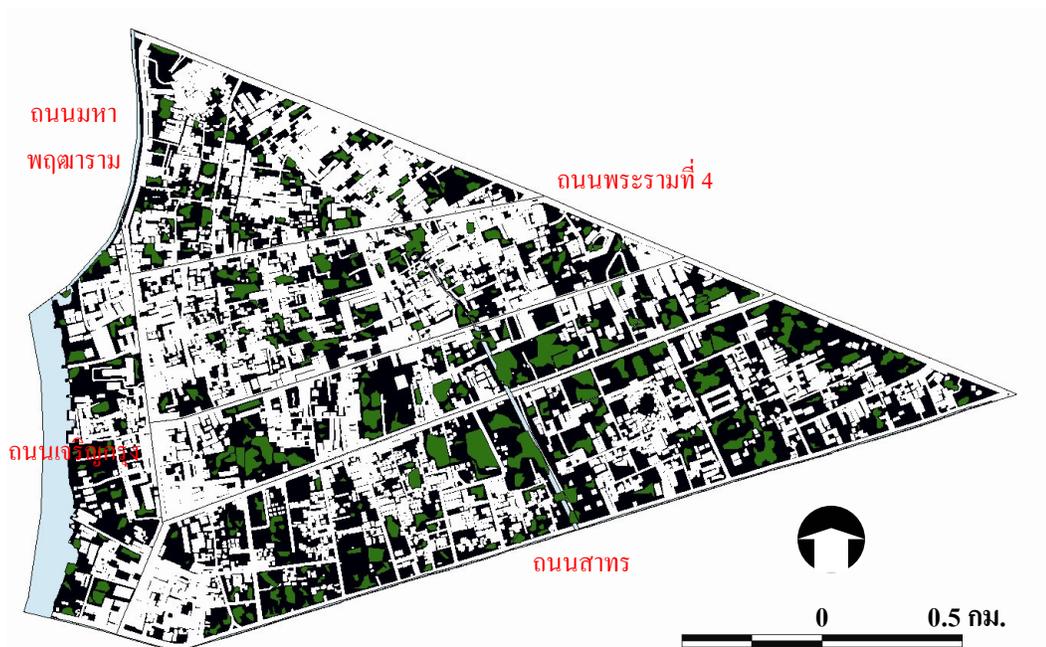
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลเรดาร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2495)

3. ลักษณะพื้นที่โล่ง

จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายทางอากาศด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ ปี พ.ศ. 2495 พบว่าในพื้นที่เขตบางรักมีพื้นที่โล่งเท่ากับ 2.32 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 57.71 ของพื้นที่ทั้งหมด (ภาพที่ 4.3) โดยใช้การแบ่งประเภทพื้นที่โล่งออกเป็น 2 ประเภทได้แก่

3.1 พื้นที่โล่งลาดแข็ง เป็นพื้นที่โล่งที่ประกอบกันขึ้นจากพื้นที่ลานคอนกรีต ทางเท้า ลานจอดรถ สนามหญ้า โดยมีพื้นที่เท่ากับ 1.96 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 48.75 ของพื้นที่ทั้งหมด มีอยู่หนาแน่นบริเวณทางทิศใต้และทิศตะวันออกของย่านเป็นพื้นที่ระหว่างถนนสีลมกับถนนสาทร

3.2 พื้นที่โล่งสีเขียว เป็นพื้นที่โล่งที่ยังไม่มีการพัฒนาหรือพื้นที่รอบอาคารที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทสถานที่ราชการ สถานทูต โรงเรียน มีลักษณะเป็นพื้นที่โล่งล้อมรอบอาคารด้วยพื้นที่โล่งมีต้นไม้ขนาดใหญ่ในพื้นที่ พบอยู่มากบริเวณตามแนวถนนสีลม พื้นที่โล่งสีเขียวนี้ถือเป็นปัจจัยในการวัดคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ โดยมีพื้นที่เท่ากับ 0.36 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 8.96 ของพื้นที่ทั้งหมด



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)*	คิดเป็นร้อยละ (ของพื้นที่ทั้งหมด)
	พื้นที่โล่งคาดแข็ง	1.96	48.75
	พื้นที่โล่งสีเขียว	0.36	8.96
รวม		2.32	57.71

*พื้นที่เขตบางรักจากกาคำนวณ โดยใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีพื้นที่ทั้งหมด 4.02 ตารางกิโลเมตร

ภาพที่ 4.3 แผนที่พื้นที่โล่ง เขตบางรัก ปี พ.ศ. 2495

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2495)

ลักษณะโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่ง ปี พ.ศ. 2517

จากการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 - 3 (พ.ศ. 2504 - พ.ศ. 2519) มุ่งเน้นความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจด้วยการสร้างและขยายระบบโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เช่น ถนนท่าเรือ สนามบิน เป็นต้น โดยให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญ นอกจากจะส่งผลให้ความเป็นพื้นที่เมืองของกรุงเทพฯ ขยายตัวอย่างรวดเร็วแล้วยังสร้างแรงดึงดูดให้ประชากรจากต่างจังหวัดเดินทางเข้าสู่พื้นที่กรุงเทพฯ อย่างต่อเนื่อง (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2548) ซึ่งมีผลกระทบอย่าง

ยิ่งต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรม
พื้นที่เขตบางรัก

1. ลักษณะโครงข่ายถนน

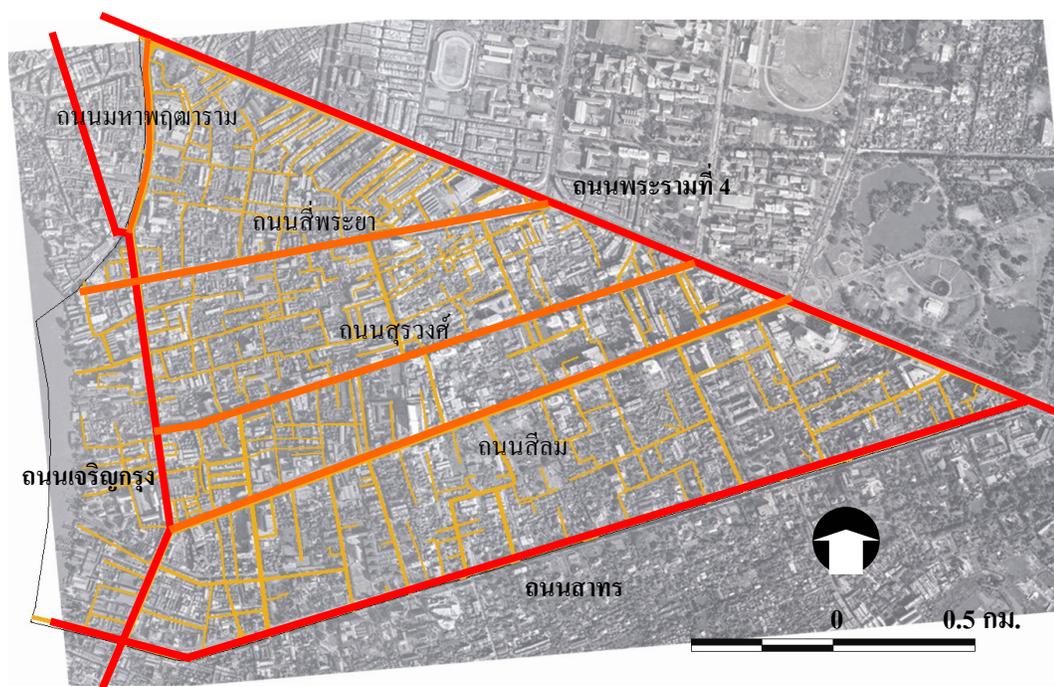
การเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนนในพื้นที่เขตบางรักช่วงเวลาระหว่าง ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2517
มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 ถนนสายหลัก ในช่วงเวลา ปี พ.ศ. 2517 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงของถนนสายหลักในพื้นที่
ยังคงใช้ถนนเจริญกรุง ถนนสาทรและถนนพระรามที่ 4 เป็นแกนหลักในการสัญจรและเชื่อมต่อกับ
พื้นที่ภายนอก

1.2 ถนนสายรอง จากการเปลี่ยนแปลงทิศทางการขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างจากแนว
ถนนเจริญกรุงมาทางทิศตะวันออกของย่านตามแนวถนนสีลมส่งผลให้ใน ปี พ.ศ. 2506 มีการขยาย
พื้นที่ผิวจราจรของถนนสีลมเพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นบริเวณย่านศาลาแดง

1.3 ถนนซอย การเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างทำให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายถนนซอย
เชื่อมโยงระหว่างถนนสายรองเข้าสู่พื้นที่ภายในของย่าน โดยมีบางส่วนที่เป็นการสร้างของภาคเอกชน
เช่น ถนนพัฒพงษ์ ถนนธนนิยะ เป็นต้น เพื่อใช้เป็นทางเส้นทางเข้า - ออกของร้านค้าและสถานบันเทิง

จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายทางอากาศด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
ภูมิศาสตร์ใน ปี พ.ศ. 2517 พบว่าเขตบางรักมีพื้นที่โครงข่ายถนนแบ่งออกเป็น ถนนสายหลักมีพื้นที่
เท่ากับ 0.14 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ถนนสายรองเท่ากับ 0.13 ตารางกิโลเมตรและพื้นที่ถนนซอยเท่ากับ
0.24 ตารางกิโลเมตร รวมมีพื้นที่โครงข่ายถนนทั้งหมด 0.51 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 12.44
ของพื้นที่ทั้งหมด (ภาพที่ 4.4)



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)*	คิดเป็นร้อยละ (ของพื้นที่ทั้งหมด)
	ถนนสายหลัก	0.14	3.48
	ถนนสายรอง	0.13	3.23
	ถนนซอย	0.24	5.98
	รวม	0.51	12.69

*พื้นที่เขตบางรักจากค่าคำนวณ โดยใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีพื้นที่ทั้งหมด 4.02 ตารางกิโลเมตร

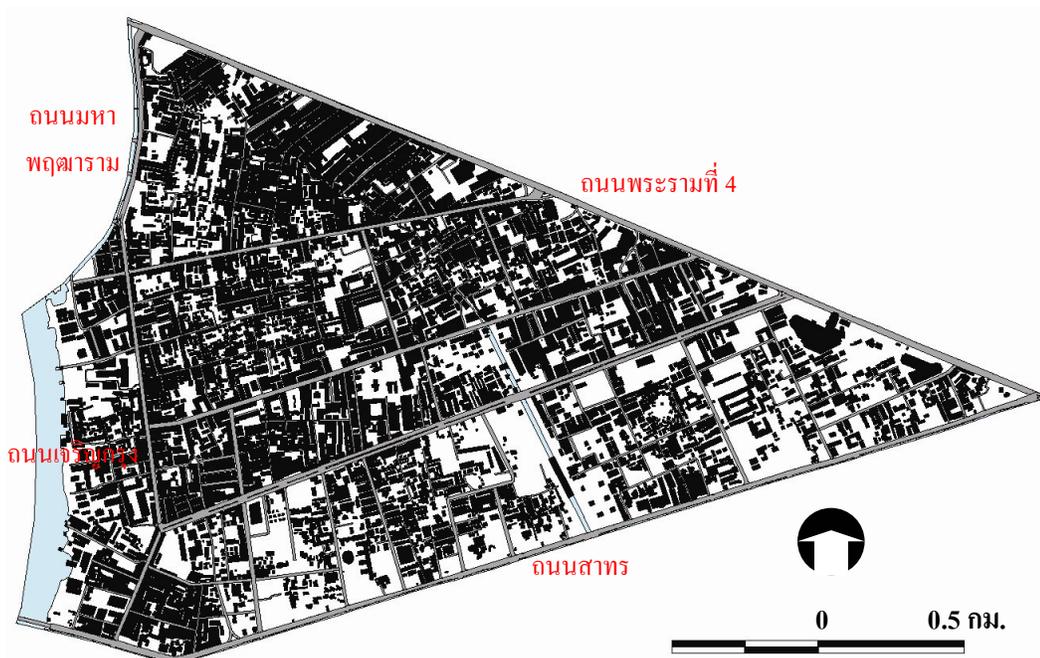
ภาพที่ 4.4 แผนที่โครงข่ายถนนเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2517

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2517)

2. ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ผลจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ อย่างรวดเร็วทำให้พื้นที่เขตบางรักและพื้นที่โดยรอบ ได้แก่ พื้นที่ย่านราชประสงค์ ประตูน้ำ สยามสแควร์และสุขุมวิท เกิดการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นย่านธุรกิจการค้าและบริการที่สำคัญของกรุงเทพฯ (ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว, 2536) การสร้างโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมต่อการพัฒนาพื้นที่ทำให้เขตบางรักกลายเป็น

ศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศทางด้านการเงิน การธนาคารและการท่องเที่ยว โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตามแนวถนนสีลมที่เปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารในยุคแรกที่มีลักษณะเป็นอาคารประเภทตึกแถวอาคารพาณิชย์ ที่เริ่มมีความเสื่อมโทรมไม่สามารถตอบสนองความต้องการของธุรกิจการเงินรูปแบบใหม่ ที่ต้องการอาคารขนาดใหญ่ทำให้เกิดการสร้างสูงและอาคารขนาดใหญ่ เพื่อประโยชน์สำหรับเป็นอาคารสำนักงานให้เช่า สถาบันการเงิน บริษัทประกันภัย โรงแรม เป็นต้น ขณะที่บางส่วนถูกตัดแปลงการใช้ประโยชน์เพื่อการท่องเที่ยว สถานบันเทิงส่วนมากจะอยู่ในบริเวณถนนพัฒนาพงษ์ ถนนรัชโยธินและซอยสีลม 4 ในปัจจุบัน (2547)



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)	คิดเป็นร้อยละ
	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร	1.50	37.32
	พื้นที่โล่ง	1.85	46.01
	โครงข่ายถนน	0.51	12.69
	แหล่งน้ำ	0.16	3.98
	รวม	4.02	100

ภาพที่ 4.5 แผนที่พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2517

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหาร ให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2517)

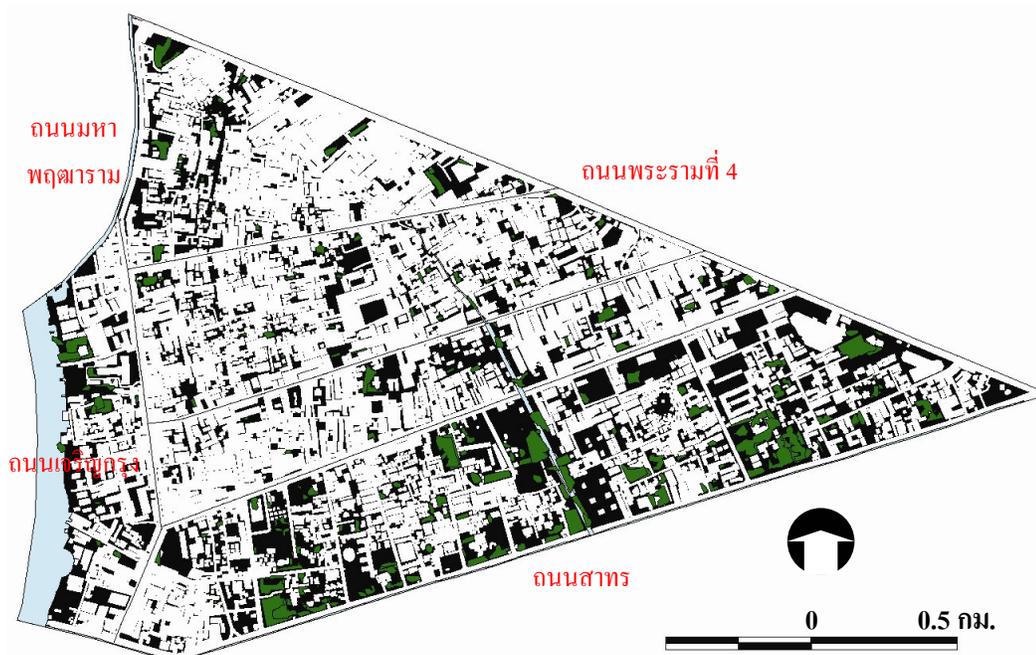
พื้นที่เขตบางรักที่มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อาคารและสิ่งปลูกสร้างอย่างเห็นได้ชัดอีกพื้นที่หนึ่งได้แก่ พื้นที่ทางด้านทิศเหนือของย่านบริเวณ แขวงมหาพฤฒาราม แขวงสี่พระยาและแขวงสุรวงศ์ โดยมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่โล่งคาค้างและพื้นที่โล่งสีเขียวมาเป็นพื้นที่สิ่งปลูกสร้างประเภทอาคารพาณิชย์พักอาศัยและตึกแถวหนาแน่นภายในบริเวณพื้นที่จากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์ใน ปี พ.ศ. 2517 (ภาพที่ 4.5) พบว่าเขตบางรักมีพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร เท่ากับ 1.50 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 37.32 เพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2495 ที่มีอยู่ 1.04 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 25.87 เพิ่มขึ้น 0.46 ตารางกิโลเมตรหรือคิดเป็นร้อยละ 11.45 โดยพื้นที่สิ่งปลูกสร้างเข้าแทนที่พื้นที่โล่งที่มีอยู่เดิมภายในพื้นที่ย่าน

3. ลักษณะพื้นที่โล่ง

การเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างจากการขยายตัวของเมืองในช่วง ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2517 ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โล่งภายในย่านทำให้ใน ปี พ.ศ. 2517 เขตบางรักมีพื้นที่โล่งทั้งหมด 1.85 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 46.01 ของพื้นที่ทั้งหมด (ภาพที่ 4.6) โดยแบ่งได้ดังต่อไปนี้

3.1 พื้นที่โล่งคาค้าง การเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างทางทิศเหนือของย่านบริเวณพื้นที่ แขวงมหาพฤฒาราม แขวงสี่พระยาและแขวงสุรวงศ์ ในรูปแบบอาคารพาณิชย์พักอาศัยจากเดิมที่มีรูปแบบการขยายตัวตามแนวถนนสายหลักและถนนสายรองของพื้นที่เปลี่ยนแปลงการขยายตัวเข้าสู่พื้นที่ภายในของย่านตามแนวถนนซอยที่เพิ่มขึ้น ส่งผลทำให้พื้นที่โล่งคาค้างที่มีอยู่ในพื้นที่ลดลง โดยใน ปี พ.ศ. 2517 เขตบางรักมีพื้นที่โล่งคาค้างเท่ากับ 1.68 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 41.78 ของพื้นที่ทั้งหมด

3.2 พื้นที่โล่งสีเขียว การขยายพื้นที่ผิวจราจรของถนนสีลมใน ปี พ.ศ. 2506 เพื่อรองรับการพัฒนาของพื้นที่ย่านศาลาแดงที่มีการพัฒนารูปแบบอาคารประเภทบ้านพักอาศัยล้อมรอบด้วยพื้นที่โล่งสีเขียวและตึกแถวที่มีความเสื่อมโทรมแทนที่ด้วยอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ ทำให้พื้นที่โล่งสีเขียวภายในย่านลดลงเป็นจำนวนมาก โดยใน ปี พ.ศ. 2517 เขตบางรักมีพื้นที่โล่งคาค้างเท่ากับ 0.17 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 4.23 ของพื้นที่ทั้งหมด



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)*	คิดเป็นร้อยละ (ของพื้นที่ทั้งหมด)
	พื้นที่โล่งคาดแจ้ง	1.68	41.78
	พื้นที่โล่งสีเขียว	0.17	4.23
	รวม	1.85	46.01

*พื้นที่เขตบางรักจากกาคำนวณโดยใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีพื้นที่ทั้งหมด 4.02 ตารางกิโลเมตร

ภาพที่ 4.6 แผนที่พื้นที่โล่งเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2517

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2517)

ลักษณะโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่ง ปี พ.ศ. 2530

ในช่วงเวลาจาก ปี พ.ศ. 2517 - พ.ศ. 2530 เกิดการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางของกรุงเทพฯ ทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองส่งผลให้เกิดการหลั่งไหลเข้ามาของประชากรจากต่างจังหวัดเป็นจำนวนมาก (ถนอมศักดิ์ แก้วเจียว, 2536) เพื่อแสวงหาโอกาสที่ดีกว่าทั้งทางการศึกษา การประกอบอาชีพและบริการอื่นๆ จากรัฐบาลสร้างปัญหาให้กับพื้นที่ภายในเมืองของกรุงเทพฯ เช่น ปัญหาจราจร ปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาขาดแคลนสาธารณูปโภค ปัญหาขยะมูล

ฝอย เป็นต้น เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ฉบับที่ 1-3 (พ.ศ. 2520 - 2534) ควบคู่กับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 – 6 เพื่อการปรับปรุงระบบการใช้ที่ดิน ระบบสาธารณูปโภคและระบบการจราจร ภายในเขตกรุงเทพมหานคร ให้มีประสิทธิภาพโดยสอดคล้องกับใช้ผังเมืองรวม (ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร, 2548) สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ในช่วงเวลาดังกล่าวที่มีการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างก่อให้เกิดความหนาแน่นในการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เขตบางรัก

1. ลักษณะโครงข่ายถนน

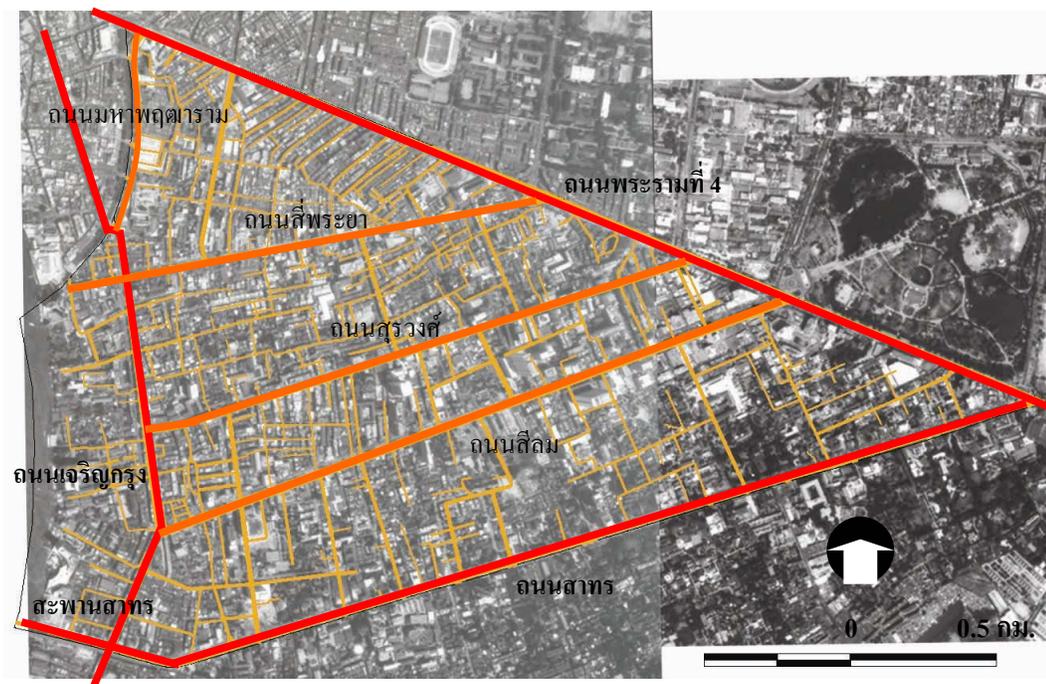
การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่กรุงเทพมหานครที่ก่อให้เกิดปัญหากับพื้นที่เมืองทางด้านความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปัญหาจราจร และปัญหาสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้เกิดการพัฒนา ระบบโครงข่ายถนนสายหลักในพื้นที่เขตบางรักเพื่อช่วยแก้ปัญหาของกรุงเทพฯ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (ภาพที่ 4.7)

1.1 ถนนสายหลัก การปรับปรุงพื้นผิวจราจรเป็นคอนกรีตเสริมเหล็กของถนนสาทรและการสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินหรือที่รู้จักกันในชื่อสะพานสาทร เมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม พ.ศ. 2525 เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพฝั่งตะวันออกกับพื้นที่ฝั่งธนบุรี เพื่อทำหน้าที่กระจายปริมาณการจราจรและความหนาแน่นของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่กรุงเทพฯ

1.2 ถนนสายรอง การขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างและอาคารตามแนวถนนสายรองอย่างหนาแน่นใน ปี พ.ศ. 2530 ของพื้นที่เขตบางรักทำให้การพัฒนาหรือปรับปรุงเส้นทางถนนสายรองเป็นไปได้อย่างลำบาก

1.3 ถนนซอย จากการปรับปรุงถนนสายหลักทางตอนใต้ของย่าน ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นของถนนซอยเพื่อรองรับขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารภายในพื้นที่ย่านระหว่างถนนสีลมกับถนนสาทร

จากข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายทางอากาศใน ปี พ.ศ. 2530 พบว่าเขตบางรักมีพื้นที่โครงข่ายถนนแบ่งออกเป็น ถนนสายหลักมีพื้นที่เท่ากับ 0.15 ตารางกิโลเมตร พื้นที่ถนนสายรองเท่ากับ 0.13 ตารางกิโลเมตรและพื้นที่ถนนซอยเท่ากับ 0.25 ตารางกิโลเมตร รวมมีพื้นที่โครงข่ายถนนทั้งหมด 0.53 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 13.18 ของพื้นที่ทั้งหมด (ภาพที่ 4.7)



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)*	คิดเป็นร้อยละ (ของพื้นที่ทั้งหมด)
	ถนนสายหลัก	0.15	3.73
	ถนนสายรอง	0.13	3.23
	ถนนซอย	0.25	6.22
รวม		0.53	13.18

*พื้นที่เขตบางรักจากค่าคำนวณ โดยใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีพื้นที่ทั้งหมด 4.02 ตารางกิโลเมตร

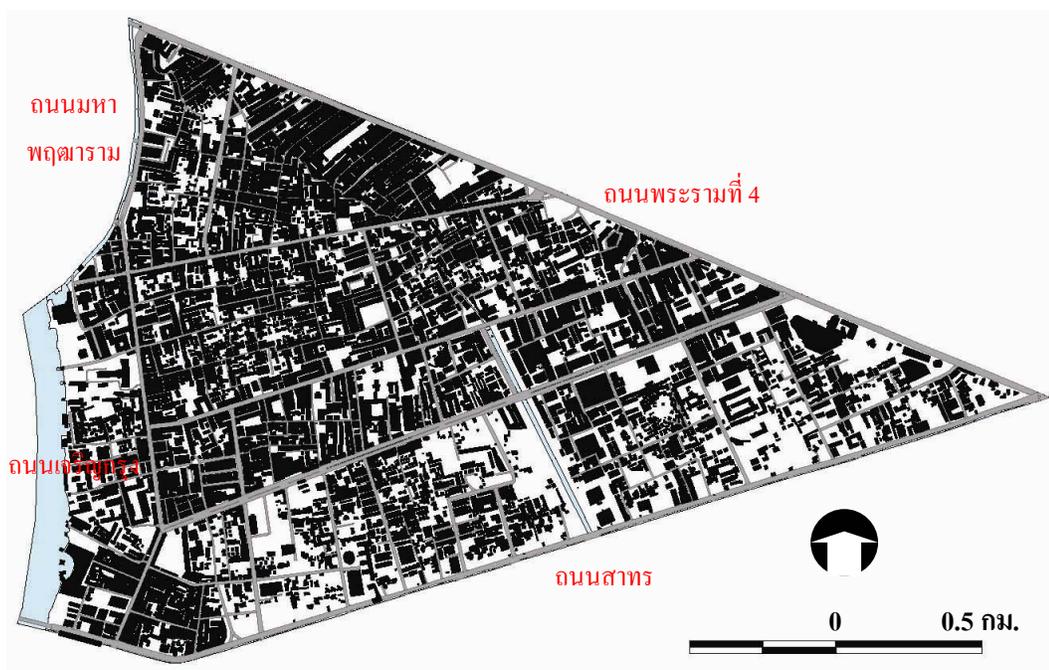
ภาพที่ 4.7 แผนที่โครงข่ายถนนเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2530

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2530)

2. ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วง ปี พ.ศ. 2517 - พ.ศ. 2530 มีแนวโน้มการขยายตัวมาทางทิศใต้ของย่านเนื่องจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางทิศใต้ได้แก่ ถนนสาทร ประกอบกับลักษณะของพื้นที่ยังเป็นพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ยังไม่ได้พัฒนา สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่มีรูปแบบ

การใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพาณิชย์กรรมที่ต้องการพื้นที่ประกอบกิจกรรมขนาดใหญ่ ขณะเดียวกันเกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาโดยเปลี่ยนแปลงจากรูปแบบอาคารตึกแถวและอาคารพาณิชย์กลายเป็นโรงแรมขนาดใหญ่เพื่อรองรับการขยายตัวของการท่องเที่ยวในพื้นที่ ทำให้ในปี พ.ศ. 2530 เขตบางรักมีพื้นที่ปลูกสร้างอาคารทั้งหมด 1.60 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 39.81 (ภาพที่ 4.8) มากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่ประเภทอื่นของพื้นที่ย่าน



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)	คิดเป็นร้อยละ
■	พื้นที่ปลูกสร้างอาคาร	1.60	39.81
□	พื้นที่โล่ง	1.73	43.03
~	โครงข่ายถนน	0.53	13.18
☪	แหล่งน้ำ	0.16	3.98
รวม		4.02	100

ภาพที่ 4.8 แผนที่พื้นที่ปลูกสร้างอาคารเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2530

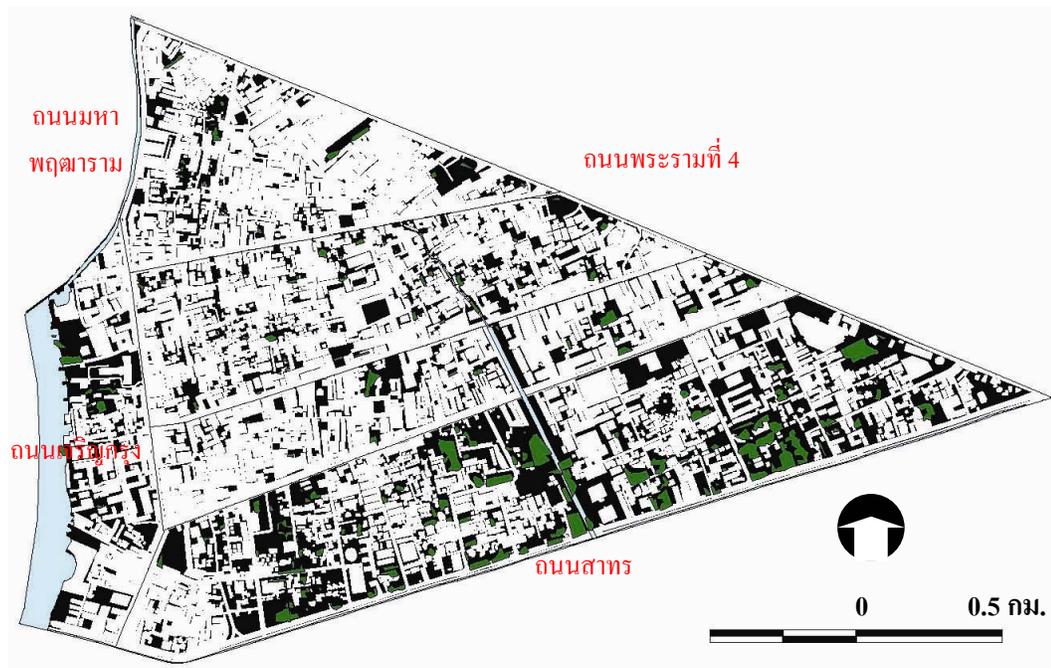
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลเรดาร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2530)

3. ลักษณะพื้นที่โล่ง

การปรับปรุงโครงข่ายถนนสายหลักและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของพื้นที่เขตบางรักในช่วงเวลา ปี พ.ศ. 2517 - พ.ศ. 2530 ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โล่งของย่าน โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 พื้นที่โล่งคาดแจ้ง จากการเปลี่ยนแปลงทางทิศตะวันตกของย่านบริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยาจากอาคารประเภทตึกแถวและอาคารพาณิชย์แทนที่ด้วยโรงแรมที่มีความสูงและเป็นอาคารขนาดใหญ่ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงขนาดและรูปร่างของพื้นที่โล่งคาดแจ้งทำให้ใน ปี พ.ศ. 2530 เขตบางรักมีพื้นที่โล่งคาดแจ้งเท่ากับ 1.61 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 40.04 ของพื้นที่ทั้งหมด

3.2 พื้นที่โล่งสีเขียว การปรับปรุงพื้นผิวจราจรของถนนสาทรร่วมกับการสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินเชื่อมต่อพื้นที่เขตบางรักกับพื้นที่กรุงเทพฯ ฝั่งธนบุรี เป็นการเปิดพื้นที่สู่การพัฒนาเปลี่ยนแปลงกิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดินจากพื้นที่โล่งสีเขียว เป็นอาคารสำนักงาน ธนาคาร สถาบันการเงิน ส่งผลทำให้พื้นที่โล่งสีเขียวที่มีมากทางทิศใต้ของย่านลดลงโดยใน ปี พ.ศ. 2530 มีพื้นที่โล่งสีเขียวเท่ากับ 0.12 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.99 ของพื้นที่ทั้งหมด



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)*	คิดเป็นร้อยละ (ของพื้นที่ทั้งหมด)
■	พื้นที่โล่งคาดแจ้ง	1.61	40.04
■	พื้นที่โล่งสีเขียว	0.12	2.99
รวม		1.73	43.03

*พื้นที่เขตบางรักจากกาคำนวณ โดยใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีพื้นที่ทั้งหมด 4.02 ตารางกิโลเมตร

ภาพที่ 4.9 แผนที่พื้นที่โล่งเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2530

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลงข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายทางอากาศของกรมแผนที่ทหารให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2530)

ลักษณะโครงข่ายถนน การใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่ง ปี พ.ศ. 2547

จากนโยบายของกรุงเทพมหานครที่ต้องการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ย่านศูนย์กลางเมืองให้สามารถรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรในพื้นที่ทำให้เกิดการลงทุนร่วมกันระหว่างภาคเอกชนกับภาครัฐในการสร้างระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เช่น โครงการทางด่วนพิเศษ โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส โครงการรถไฟฟ้ามหานคร เป็นต้น ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่โล่งในช่วง ปี พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2547 ของพื้นที่เขตบาง

รักที่เป็นพื้นที่ย่านศูนย์กลางพาณิชย์กรรมที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่นและเป็นพื้นที่ที่อยู่ในเส้นทาง การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคม

1. ลักษณะโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชน

ช่วงเวลา ปี พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2547 ในพื้นที่เขตบางรักเกิดการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนน และระบบขนส่งมวลชนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ ทำให้เกิดการเชื่อมโยงระบบ โครงข่ายคมนาคมภายในและภายนอกของพื้นที่ศึกษาโดยใน ปี พ.ศ. 2547 เขตบางรักมีพื้นที่ โครงข่ายถนนเท่ากับ 0.63 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 15.67 ของพื้นที่ทั้งหมด (ภาพที่ 4.10)

1.1 ถนนสายประธาน ทางด่วนชั้นที่ 2 สายศรีรัช เป็นทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร เปิดใช้เส้นทางเมื่อ ปี พ.ศ. 2539 ทำหน้าที่เป็นวงแหวนเชื่อมต่อพื้นที่ใจกลางเมืองเพื่อกระจายปริมาณ การจราจรบริเวณสาทร ถนนสุขุมวิท ถนนสีพระยาและย่านหัวลำโพง มีเส้นทางระหว่างโรงกรองน้ำ สามเสนถึงบางโคล่ ผ่านพื้นที่เขตบางรักในแนวเหนือ - ใต้ โดยมีทางขึ้น - ลงเชื่อมต่อกับถนนสาย หลักและถนนสายรอง ได้แก่ ด้านสะพานสว่างเชื่อมต่อกับพื้นที่ถนนพระรามที่ 4 ด้านสุขุมวิท เชื่อมต่อกับพื้นที่ถนนสุขุมวิทและถนนสีลม ด้านสาทรเชื่อมต่อกับพื้นที่ถนนสาทร

1.2 ถนนสายหลัก ใน ปี พ.ศ. 2530 เพื่อเป็นการระบายปริมาณการจราจรของย่านไปทางทิศ ใต้และเป็นการเชื่อมพื้นที่เขตบางรักกับเขตเศรษฐกิจใหม่ย่านพระรามที่ 3 ทำให้เกิดการสร้างถนน นราธิวาสราชนครินทร์ที่มีความกว้าง 60 เมตร โดยมีจุดเริ่มต้นของถนนบริเวณถนนสุขุมวิทผ่านถนน สาทรทำให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เกิดสิ่งปลูกสร้างประเภทอาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่ตามแนวถนน เข้าแทนที่พื้นที่โล่งสีเขียวที่มีอยู่ในพื้นที่

1.3 ถนนสายรอง การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน ดิเกแถว ห้างสรรพสินค้า ตลอดจนข้างทางในพื้นที่ทำให้ไม่มีการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายภาพของถนน สายรอง แต่มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการจราจรจากการเดินรถสวนทางกลายเป็นการเดินรถทางเดียว ในถนนบางสาย ได้แก่ ถนนสุขุมวิท ถนนสีพระยา ถนนมหาพฤฒาราม เป็นต้น

1.4 ถนนซอย การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมการเกิดขึ้นกับพื้นที่ ได้แก่ ทางด่วนชั้นที่ 2 (ถนนสายประธาน) และถนนนราธิวาสราชนครินทร์ (ถนนสายหลัก) เข้าแทนที่ถนนซอยที่มีอยู่ใน พื้นที่ส่งผลทำให้ถนนซอยมีปริมาณลดลง

1.5 ระบบขนส่งมวลชน นอกจากการเพิ่มขึ้นของถนนสายหลักและถนนสายประธาน ยังมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อรูปแบบการใช้พื้นที่โล่งของย่านที่มีรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารครั้งละมากๆ เข้าสู่พื้นที่ ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ดำเนินการโดยบริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัดมหาชน เปิดใช้เมื่อ เดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2542 โดยเป็นเส้นทางยกระดับสร้างตามแนวถนนสีลม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์และถนนสาทร มีสถานีจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีศาลาแดงเป็นจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สถานีช่องนนทรี สถานีสุรศักดิ์และสถานีสะพานตากสินเชื่อมต่อไปถึงกรุงเทพมหานครฝั่งธนบุรี และในเดือนเมษายน ปี พ.ศ. 2547 ได้มีการเปิดใช้เส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่มีเส้นทางผ่านพื้นที่เขตบางรักตามแนวถนนพระรามที่ 4 จำนวน 2 สถานี ได้แก่ สถานีสีลมจุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าบีทีเอสและสถานีรถไฟใต้ดินสามย่านบริเวณวัดหัวลำโพง

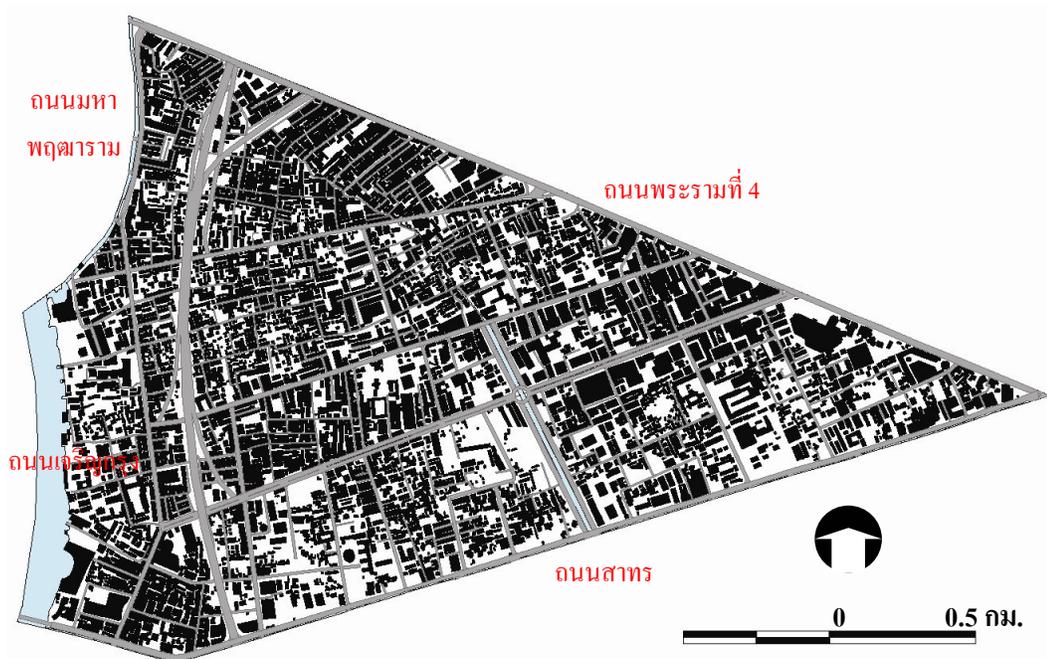
2. ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเพิ่มขึ้นของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างประเภทอาคารสำนักงาน ธนาคาร โรงแรมและอาคารชุดพักอาศัยที่มีความสูงตั้งแต่ 6 ชั้นขึ้นไปจากข้อมูลอาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างในพื้นที่เขตบางรักโดยแบ่งตามความสูงของอาคารช่วงเวลาปี พ.ศ. 2542 พ.ศ. 2544 และ พ.ศ. 2546 (ตารางที่ 4.1) พบว่าอาคารที่มีความสูงตั้งแต่ 1 - 11 ชั้นขึ้นไปมีจำนวน 20 หลัง รวมพื้นที่ใช้สอยทั้งหมด 176,117 ตารางเมตร การเพิ่มขึ้นของอาคารสูงในพื้นที่เขตบางรักส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรที่เข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่มากขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่โล่งที่ต้องรองรับการใช้งาน เช่น การสัญจรทางเดินเท้า สถานที่พักผ่อนและประกอบกิจกรรม เป็นต้น จากเทคนิคการแปลความหมายภาพถ่ายดาวเทียมด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภูมิศาสตร์ ปี พ.ศ. 2547 ของเขตบางรัก (ภาพที่ 4.11) แสดงให้เห็นถึงพื้นที่ปลูกสร้างอาคารที่เพิ่มขึ้นทางทิศใต้ของย่านบริเวณพื้นที่ระหว่างถนนสีลมและถนนสาทร จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของอาคารและสิ่งปลูกสร้างในแนวราบเป็นอาคารสูงประกอบกับการเพิ่มขึ้นของพื้นที่โครงข่ายถนนทำให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารมีพื้นที่ลดลงเหลือ 1.45 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 36.07 ของพื้นที่ทั้งหมด

ตารางที่ 4.1 อาคารที่ได้รับอนุญาตปลูกสร้างแบ่งตามความสูงในเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2542 พ.ศ. 2544 และ พ.ศ. 2546

ปี พ.ศ.	2542		2544		2546	
ความสูง	หน่วย	ตร.ม.	หน่วย	ตร.ม.	หน่วย	ตร.ม.
1 - 5 ชั้น	4	7,410	3	5,128	-	-
6 - 10 ชั้น	2	10,926	4	39,995	4	31,822
11 ชั้นขึ้นไป	1	24,039	-	-	2	47,797
รวม	7	42,375	7	54,123	6	79,619

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร (2548)



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)	คิดเป็นร้อยละ
	พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร	1.45	36.07
	พื้นที่โล่ง	1.78	44.28
	โครงข่ายถนน	0.63	15.67
	แหล่งน้ำ	0.16	3.98
	รวม	4.02	100

ภาพที่ 4.11 แผนที่พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547

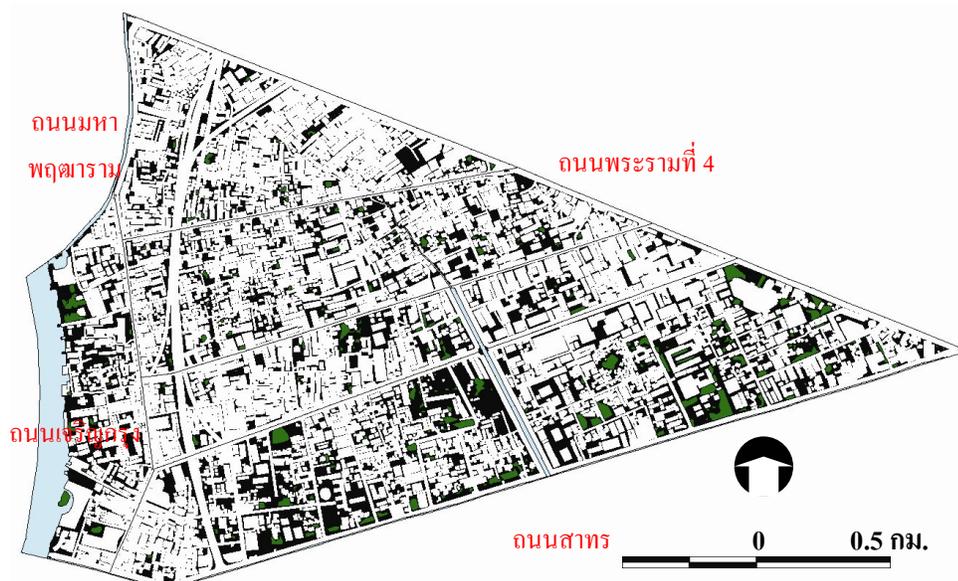
ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

3. ลักษณะพื้นที่โล่ง

การเพิ่มขึ้นของพื้นที่โครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนร่วมกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงเวลา ปี พ.ศ. 2530 - พ.ศ. 2547 ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่โล่งในพื้นที่เขตบางรัก โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1 พื้นที่โล่งคาดแจ้ง การเกิดขึ้นของทางพิเศษสายศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) และถนนสายหลักเส้นราชมรรคาชนครินทร์ส่งผลทำให้มีพื้นที่โล่งคาดแจ้งตามแนวเส้นทางคมนาคมเพิ่มขึ้นและจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารที่มีความสูงและพื้นที่ใช้สอยขนาดใหญ่ที่มีพื้นที่โล่งล้อมรอบอาคารเพื่อการสัญจรและเป็นพื้นที่จอดรถทำให้พื้นที่โล่งคาดแจ้งในเขตบางรักในปี พ.ศ. 2547 มีพื้นที่เท่ากับ 1.68 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 41.79 ของพื้นที่ทั้งหมด

3.2 พื้นที่โล่งสีเขียว การลดลงของพื้นที่โล่งสีเขียวที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางทิศใต้ของย่านระหว่างถนนสีลมกับถนนสาทรแทนที่ด้วยถนนราชมรรคาชนครินทร์และพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารทำให้ในปี พ.ศ. 2547 เขตบางรักมีพื้นที่โล่งสีเขียวเท่ากับ 0.10 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 2.49 พื้นที่ทั้งหมด



สัญลักษณ์	ประเภท	พื้นที่ (ตร.กม.)*	คิดเป็นร้อยละ (ของพื้นที่ทั้งหมด)
	พื้นที่โล่งคาดแจ้ง	1.68	41.79
	พื้นที่โล่งสีเขียว	0.10	2.49
	รวม	1.78	44.28

*พื้นที่เขตบางรักจากกาคำนวณ โดยใช้ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์มีพื้นที่ทั้งหมด 4.02 ตารางกิโลเมตร

ภาพที่ 4.12 แผนที่พื้นที่โล่งเขตบางรัก ปี พ.ศ. 2547

ที่มา: ข้อมูลสารสนเทศภูมิศาสตร์พื้นที่เขตบางรักจากการแปลข้อมูลราสเตอร์ภาพถ่ายดาวเทียมของสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศให้เป็นข้อมูลเวกเตอร์ (2547)

การเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชน ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2547

การศึกษากำหนดระบบโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนจากการค้นคว้าข้อมูลหลักฐานและงานวิจัยร่วมกับการใช้เทคนิคการแปลความหมายจากภาพถ่ายทางอากาศใน ปี พ.ศ. 2495 พ.ศ. 2517 พ.ศ. 2530 และภาพถ่ายดาวเทียม ปี พ.ศ. 2547 ด้วยระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ในพื้นที่เขตบางรัก สามารถลำดับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนซอย ถนนสายประธานและระบบขนส่งมวลชนในแต่ละเส้นทาง (ตารางที่ 4.2) ที่ส่งผลต่อการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เขตบางรักดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.2 ลำดับการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนซอย ถนนสายประธานและระบบขนส่งมวลชน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2495 - พ.ศ. 2547

ปี พ.ศ.	ชื่อถนน	กิจกรรมและการพัฒนา	ผลกระทบ
พ.ศ. 2400	ถนนพระรามที่ 4 ถนนเจริญกรุง	สร้างเส้นทางขนส่งสินค้าและการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่เขตพระนครกับท่าเรือย่านบางคอแหลมและท่าเรือย่านพระโขนง	เปลี่ยนรูปแบบการสัญจรทางน้ำสู่การสัญจรทางบกเกิดการตั้งถิ่นฐานของพื้นที่ชุมชนชาวตะวันตกตามแนวถนนสายหลักในพื้นที่เกิดเป็นย่านการค้า “เขตบางรัก”
พ.ศ. 2404	ถนนสีลม	ถนนสายรองเชื่อมต่อระหว่างถนนเจริญกรุงกับถนนพระรามที่ 4	การพัฒนาระบบโครงข่ายถนนทำให้มีการเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างถนนเจริญกรุงและ
พ.ศ. 2430	ถนนสาทร	ถนนสายหลักทางทิศใต้ของย่านสร้างโดยเอกชนเชื่อมต่อระหว่างถนนเจริญกรุงกับถนนพระรามที่ 4	ถนนพระรามที่ 4 ขยายพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารเข้าสู่พื้นที่ภายในย่านเกิดเป็นพื้นที่ย่านที่พักอาศัยชั้นดีได้ชื่อว่าย่าน 4 ส.
พ.ศ. 2441	ถนนสุรวงศ์	ถนนสายรองสร้างโดยเอกชนเชื่อมต่อระหว่างถนนเจริญ	ประกอบด้วยบ้านพักอาศัยในพื้นที่โล่งขนาดใหญ่และอาคาร
พ.ศ. 2447	ถนนสี่พระยา ถนนมหาพฤฒาราม	กรุงกับถนนพระรามที่ 4 ทางทิศเหนือของย่าน	สำนักงาน อาคารพาณิชย์ให้เช่าเพื่อการค้าและประกอบธุรกิจ

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ปี พ.ศ.	ชื่อถนน	กิจกรรมและการพัฒนา	ผลกระทบ
ม.ป.ป.	ถนนเดโช ถนนพัฒพงษ์ ถนนมเหล็กข์ ถนนธนียะ ถนนสว่าง	การตัดถนนสายย่อยหรือ ถนนซอยเพื่อเชื่อมต่อการ สัญจรในพื้นที่ปรากฏใน ภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2495	การตัดถนนซอยโดยขาดการ วางแผนและความคุมส่งผลต่อ การเปลี่ยนแปลงลักษณะทาง กายภาพของพื้นที่โล่งจากการ ขยายตัวของพื้นที่สิ่งปลูกสร้าง อาคารที่ไม่เป็นระเบียบ
พ.ศ. 2506	ถนนสีลม	การปรับปรุงขยายพื้นผิวถนน จาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่อง จราจร นำการขยายตัวของ พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารจาก บริเวณแนวถนนเจริญกรุงมา สู่พื้นที่ย่านศาลาแดง	เปลี่ยนแปลงพื้นที่โล่งสีเขียว บริเวณย่านศาลาแดงจากพื้นที่ พักอาศัยเป็นพื้นที่ย่าน พาณิชยกรรมที่มีสิ่งปลูกสร้าง อาคารประเภทอาคารสำนักงาน ธนาคารและ สถาบันการเงิน
พ.ศ. 2522 - พ.ศ. 2525	ถนนสาทร	การปรับปรุงพื้นผิวถนนเป็น คอนกรีตเสริมเหล็กและสร้าง สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน เชื่อมต่อกับพื้นที่กรุงเทพฯ ฝั่งธนบุรี	ส่งผลทำให้การขยายตัวพื้นที่สิ่ง ปลูกสร้างอาคารมาทางทิศใต้ ของย่านเปลี่ยนแปลงลักษณะ ทางกายภาพจากพื้นที่โล่งเป็น อาคารสูงและอาคารขนาดใหญ่
พ.ศ. 2530	ถนนนราธิวาสราชนครินทร์	สร้างถนนสายหลักเส้นใหม่ ทำหน้าที่เชื่อมต่อพื้นที่เขต บางรักกับย่านเศรษฐกิจใหม่ พระรามที่ 3	จากการสร้างถนนนราธิวาส ราชนครินทร์และทางด่วนสาย ศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ส่งผล ทำให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร
พ.ศ. 2539	ทางพิเศษสายศรีรัช (ระบบทางด่วน ชั้นที่ 2)	ถนนสายประธาน(ทางด่วน) วงแหวนใจกลางเมือง เพื่อ แก้ปัญหาจราจรของพื้นที่ย่าน ทำหน้าที่เชื่อมต่อกับพื้นที่ เมืองโดยรอบของกรุงเทพฯ	ในพื้นที่เขตบางรักลดลงและ เกิดการเปลี่ยนแปลงลักษณะ ทางกายภาพของพื้นที่โล่งคาด แจ้งตามแนวเส้นทางคมนาคม ที่เกิดขึ้น

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ปี พ.ศ.	ชื่อถนน	กิจกรรมและการพัฒนา	ผลกระทบ
พ.ศ. 2542	รถไฟฟ้า บีทีเอส	ระบบขนส่งมวลชนสายแรก บนเส้นทางยกระดับตามแนว ถนนสีลม ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสาทร	เปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจร ของประชากรในพื้นที่จาก ระบบขนส่งสาธารณะและการ ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็น
พ.ศ. 2547	รถไฟฟ้า รฟม.	ระบบขนส่งมวลชนเส้นทาง รถไฟฟ้าใต้ดินผ่านตามแนว ถนนพระรามที่ 4	การสัญจรด้วยระบบขนส่ง มวลชน

จากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนน ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2495 – พ.ศ.2547 พบว่าการพัฒนาของระบบโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่เขตบางรักส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงขนาดของพื้นที่และทิศทางการขยายตัวของสิ่งปลูกสร้างอาคารและพื้นที่โล่งในพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 4.13) โดยสามารถลำดับเหตุการณ์และการเปลี่ยนแปลงดังต่อไปนี้

1. การก่อสร้างถนนเจริญกรุงและถนนพระรามที่ 4

หลังจากการเปิดใช้เส้นทางถนนเจริญกรุงและถนนพระรามที่ 4 ใน ปี พ.ศ. 2400 ตามความต้องการของชุมชนชาวตะวันตกเพื่อการขนถ่ายสินค้าและการเดินทางระหว่างพื้นที่กรุงเทพฯ ชั้นในกับท่าเรือย่านบางคอแหลมและท่าเรือย่านพระโขนง เกิดการตั้งถิ่นฐานตามแนวเส้นทางคมนาคม (Liner Settlement) ในรูปแบบอาคารพาณิชย์พักอาศัย ตึกแถว 2 ชั้นเปลี่ยนแปลงกิจกรรมจากพื้นที่เกษตรกรรมบริเวณริมถนนเจริญกรุงและถนนพระรามที่ 4 เป็นย่านการค้าและย่านที่พักอาศัยได้ชื่อว่า “เขตบางรัก”

2. การก่อสร้างถนนสายหลักและถนนสายรองเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างถนนเจริญกรุงและถนนพระรามที่ 4

การตัดถนนสีลม ถนนสาทร ถนนสุรวงศ์ ถนนสี่พระยาและถนนมหาพฤฒารามเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างถนนเจริญกรุงกับถนนพระรามที่ 4 ช่วง ปี พ.ศ. 2404 - พ.ศ. 2447 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคาร โดยมีทิศทางการขยายตัวตามแนวถนนสายหลัก ถนนสาย

รองและบริเวณจุดตัดของถนน (Node) เกิดเป็นพื้นที่ย่านที่พักอาศัยชั้นดีได้ชื่อว่าย่าน 4 ส. ประกอบด้วยบ้านเดี่ยวพักอาศัยในพื้นที่โล่งขนาดใหญ่ และอาคารตึกแถวสำนักงานให้เช่าหรือเพื่อทำการค้า

3. การก่อสร้างถนนสายย่อยหรือถนนซอยเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรภายในพื้นที่เขตบางรัก

การตัดถนนสายย่อยหรือถนนซอยเพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายรองและถนนสายรองกับถนนสายรองในพื้นที่เขตบางรักซึ่งปรากฏในภาพถ่ายทางอากาศใน ปี พ.ศ. 2495 เช่น ถนนเดโช ถนนพิทพงษ์ ถนนมเหล็ก ถนนธนนิยะและถนนสว่าง เป็นต้น โดยถนนซอยที่สร้างขึ้นส่วนใหญ่เป็นของภาคเอกชนเพื่อการใช้ประโยชน์ที่ดินภายในย่านและแบ่งแปลงที่ดินเพื่อขายหรือให้เช่าโดยขาดการวางแผนและการควบคุมทำให้ถนนซอยบางส่วนเป็นถนนปลายตันหรือมีทางเลี้ยวทางโค้งเป็นอุปสรรคในการใช้ประโยชน์ที่ดินและการสัญจรในพื้นที่

4. การปรับปรุงขยายเส้นทางถนนสีลม

การขยายตัวของพื้นที่เมืองตามเส้นทางถนนสายหลักและถนนสายรองได้แก่ถนนเจริญกรุง ถนนสีพระยา ถนนสุรวงศ์ ถนนสีลมทางตอนเหนือของย่าน โดยมีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรมและที่อยู่อาศัยอย่างหนาแน่น ทำให้พื้นที่โล่งที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองอีกต่อไป ส่งผลให้ใน ปี พ.ศ. 2506 มีการปรับปรุงขยายผิวถนนสีลมเพื่อรองการการเติบโตของการใช้ประโยชน์ที่ดินพาณิชย์กรรมในพื้นที่โล่งที่ยังคงมีอยู่บริเวณย่านศาลาแดง ช่วงเวลาเดียวกันมีการตัดถนนซอยเพื่อเชื่อมต่อถนนสายรองในพื้นที่ ได้แก่ ถนนมเหล็ก ถนนธนนิยะและถนนสว่างรองรับการขยายตัวสู่พื้นที่ภายในของย่าน

5. การปรับปรุงพื้นผิวถนนสาทรและการสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน

การปรับปรุงขยายผิวถนนเปลี่ยนเป็นถนนคอนกรีตของถนนสาทรและการสร้างสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ใน ปี พ.ศ. 2522 - พ.ศ. 2525 เชื่อมพื้นที่กรุงเทพฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตก บริเวณพื้นที่ตอนใต้ของเขตบางรัก มีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาจราจรในพื้นที่ ส่งผลทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินมีทิศทางการขยายตัวมาทางทิศใต้ของย่านบริเวณตามแนวถนนสาทร

6. การก่อสร้างถนนราธิวาสราชนครินทร์และทางด่วนสายศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2)

การตัดถนนราธิวาสราชนครินทร์ที่เป็นถนนสายหลักเส้นใหม่ของพื้นที่เขตบางรักใน ปี พ.ศ. 2530 เพื่อเชื่อมต่อการสัญจรระหว่างพื้นที่เขตบางรักกับพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ย่านพระรามที่ 3 และการสร้างทางพิเศษสายศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อแก้ปัญหาการจราจรของกรุงเทพฯ เส้นทางระหว่างโรงกรองน้ำสามเสนถึงบางโคล่ เชื่อมต่อทางด่วนภายนอกเป็นวงแหวนใจกลางเมือง เปิดใช้ใน ปี พ.ศ. 2539 ตัดผ่านพื้นที่ทึบหนือ – ได้ช่วยระบายปริมาณจราจรในพื้นที่ออกสู่พื้นที่นอกเมือง ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินทำให้พื้นที่สิ่งปลูกสร้างอาคารมีพื้นที่ลดลง (ภาพที่ 4.13)

7. การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน

การเปิดใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าบีทีเอส ใน ปี พ.ศ. 2542 ที่มีลักษณะเป็นเส้นทางยกระดับก่อสร้างตามแนวถนนสายหลักและถนนสายรองในพื้นที่ ได้แก่ ถนนสีลม ถนนราธิวาสราชนครินทร์ ถนนสาทร และการเปิดใช้ระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้า รฟม. ใน ปี พ.ศ. 2547 ที่เป็นการก่อสร้างใช้พื้นที่ที่ดินตามแนวถนนพระรามที่ 4 ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจรของประชากรในพื้นที่จากการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาเป็นการสัญจรด้วยระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น